

# ARIPI ROMÂNESCII



Director, C-der av. ct.  
AL. DEMETRESCU

(233)



ANUL II, Nr. 37  
5 MARTIE 1943

INAINTE DE PRABUȘIRE, SBURATORUL ROMAN SE  
NAPUSTEȘTE EROIC CU PASAREA SA PESTE AVIO-  
NUL INAMIC, PECETLUIND DESTINUL DUȘMANULUI  
(Desen de elevul Bordinescu Paul cl. VIII-a liceul Gh. Sincai)

# **LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE DE STAT**

**S. A. R.**



AVIOANELE SOCIETĂȚII L. A. R. E. S. AU PARCURS ÎN ANUL 1942 PESTE UN MILION KILOMETRI ÎN CURSE CIVILE ȘI MILITARE, TRANSPORTÂND CIRCA 15.000 PASAGERI, PESTE 300.000 KGR. MĂRFURI ȘI PESTE 80.000 KGR. POȘTĂ CIVILĂ ȘI MILITARĂ

# Cuvântul MAREȘALULUI

Sunt împrejurări în viața unui om și în viața unui popor, în care cuvântul și fapta trebuiesc dozate cu mare cumpăt, pentru a nu fi dăunătoare intereselor vitale ale acestor om sau ale acestui popor. În vremuri aspre

aspră trebuie să ne fie atitudinea, după cum în vremuri limperi și liniștite, putem aspira fiecare din noi, la un răgaz, la o odihnă intelectuală și fizică.

Vremurile prin care trecem sunt desigur grele. Un asemenea războiu care de aproape doi ani îl duce țara, alături de puternicii săi aliați, poate consuma energii, poate obosea, dar nu înfrânge dârzenia împingătoare a celor ce merg la luptă, pentru o dreaptă orânduire a granițelor și siguranței țării lor.

Dacă acolo, în linia de foc, ostașii noștri fac bravuri și se arată a fi, atât de hotărâți, de viteji, ca și camarazii lor aliați, aci, la adăpostul pavezelor ostașilor români, se află o seamă de oameni, uni străini de neam, alții înstrăinați prin interese, care găsesc cuvânt de critică în toate eforturile, în toate acțiunile, în toate mărețele noastre jertfe.

Acești rățaciți sunt lipsiți de simțul răspunderii românești, de morală națională, întrucât speră în reînnoșterea vremurilor apuse ale politicianismului trecut, fie chiar pe ruinele Patriei.

Acestora, Mareșalul Conducător le trimite cuvinte de dojană prilejuite de audiența d-lui I. A. I. Brătutescu-Voinești, scriitor și membru al Academiei Române, avută la Domnia-sa.

În urma acestei întrevederi, domnul Brătutescu-Voinești a publicat în ziarul un articol intitulat: „Am văzut pe Mareșal”. În care, după o profesie de credință înviorătoare, Domnia-sa încheie cu aspre admonestări la adresa celor ce încearcă să semene, prin minciuni, neîncredere în valoarea conducerii țării.

Dar, din cuvintele calde și hotărâte ale d-lui Mareșal Ion Antonescu, am desprins omagiul pe care Conducătorul îl aduce Armatei țării.

„Dezlungul veacurilor trecute—spune Mareșalul Conducător—luptând pentru apărarea țării noastre, am apărât indirect și civilizația din apusul Europei. De rândul acesta ni se oferea prilejul unei colaborări directe și conștiente la apărarea civilizației umane împotriva celei mai înspăimântătoare primejdii de care a fost amenințată vreodată.

„Armata noastră a avut astfel prilejul să înscrie în istoria neamului nostru pagini de eroism supraomnesc”.

Apoi, Domnia-sa continuă:

„Credința mea nestrămutată în victoria finală a puterilor Axei mă îndeamnă să duc lupta până la completa zdrobire și nimicire a iudeo-bolșevismului. O voi duce până la capăt.”

Îată cuvinte înviorătoare pentru cei sceptici, pămîitoare pentru cei cari subminează voința de a lupta a unui neam întreg, înălțătoare pentru cei ce cred asemeni Mareșalului Conducător, în victoria noastră definitivă cât și a aliaților noștri.

Ele vin ca un bici de foc și ca un avertisment pentru toți cei cari chiar dacă nu înțeleg imperativele censului de față, au imperioasă datorie de a lupta fără preget și fără a se face ecoul zvonurilor neîntemeiate ale străinilor de neam.

C-dor av. AL. DEMETRESCU





1. Domnul Mareșal Ion Antonescu, însoțit de Domnul Ministru al Aerului General Gh. Jilencu, inspectând avionele noul format al armatei.

(S. M. P.)

2. Aspect din Coșcod: Câmpul.

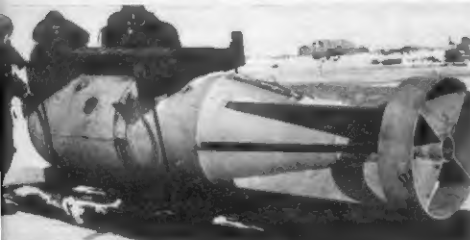
(S. M. P.)

3. Încărcarea șuruburilor pentru a neaș mision.

(S. M. P.)

*Alpi  
românești  
în luptă*





Alarmă aeriană: pilotul unui avion de vânătoare se urcă în carlingă, pentru că la câteva secunde să decoleze.

(Foto Tili Constantinescu)

Cu mascata eucodrii pe aerodrom.

(S. M. P.)

O „mică” bombă pentru inamicul nostru.

(S. M. P.)



7. Valea lui pe un aerodrom de vânătoare românească.

(Foto Tili Constantinescu)

8. Un aparat de ascultat în funcție, adevărat la zona de apărare.

(S. M. P.)

9. Pe un aerodrom la Est, piloții cercetează traseul pe bătă.

(S. M. P.)

10. Locul. av. București, anul din brații oștri și războiului bombardament.

(S. M. P.)



# CRONICA RĂSBOIULUI AERIAN

OPERAȚIILE DINTRE  
1 — 15 MARTIE 1943

de ROMULUS SEISANU



Ravina motorului după misiune.  
(S. M. P.)

**O**PERAȚIILE aeriene între 15 Martie a. c., pe teatrele de război din Europa orientală și occidentală, au fost favorizate de îmbunătățirea condițiilor atmosferice, în cât efectele atacurilor inten-

ționale din război și în spatele celui inamic, au influențat în mod simțitor asupra desfășurării acțiunilor ofensive sau defensive ale trupelor de uscat.

Tipuri noi sau perfecționate de aparate, — fie de luptă, de bombardament, sau de transport, — au fost introduse în formațiunile aeriene, care dovedesc progresele nelincetate ce le face arma aviației într'un ritm mai rapid decât în cursul războiului trecut.

Tipurile de avioane de bombardament, de mare recunoaștere și de observație tind și ele către forme de bolisi, capabile prin viteza sporită, să fie mai puțin vulnerabile tirului artileriei anti-aeriene. Pe lângă avantajul vitezei, care permite acestor tipuri de avioane să îndeplinească misiunile lor înainte de a fi amenințate de vânătorii inamici, mai sunt calitățile lor de manevrabilitate și puterea lor de ascensiune într'un timp foarte scurt, atât de importantă în cursul luptelor.

Creșterea vitezei la aproape toate tipurile de aparate a influențat și asupra condițiilor luptelor aeriene, precum și a executării misiunilor.

De aceea perfecționările aduse avioanelor moderne le îngăduie manevre îndrăznețe, care înăă cer din partea echipajului califică excepționale.

Așa că pe măsură ce avioanele dispun de calități superioare celor de la începutul războiului, echipajele trebuie să fie din ce în ce mai selecționate ca să poată îndeplini grelele lor misiuni.

Pe frontul din Tunisia avioanele de vânătoare germane au înregistrat în ziua de 15 Martie un succes interesant împotriva a 18 avioane de vânătoare nord-americane de tipul „Air-Cobra”, doborând 14 unități în ele.

Escadrila de vânătoare germană era formată din aparate de tipul „Messerschmitt” și „Focke Wulf”, a căror caracteristică

principală este viteza și manevrabilitatea. Avioanele germane s'au dovedit mai superioare celor nord-americane de tipul „Air-Cobra”, a căror caracteristică este următoarea: partea anterioară a aparatului este în forma unui pește-spadă; motorul e în spatele aceluiași pilotului (un singur loc), având ca armă de bord: un tun fix ce trage prin elice și patru mitraliere fixate în partea anterioară a carlingei, sau în interiorul aripelor.

Aviația de transport a luat și ea o mare dezvoltare în faza actuală a războiului. S'au creat și tipuri de avioane mari de transport cu opt motoare, pentru transportul trupelor și al materialului greu.

Într'un articol publicat în ziarul „La Razon” din Buenos Aires, d. Hore Belisha, fostul ministru de război al Marii Britanii, spune că un alt factor important al războiului este acela al perfecționării transporturilor aeriene de către puterile Axei, pentru trupe și armament. Numai așa se poate explica faptul — scrie d. Hore Belisha — că Germania și Italia dispun acum de forțe armate în Tunisia, când la timpul debarcării corpului expediționar anglo-american în Maroc și Algeria, nu se găsea un soldat german sau italian în acea țară slăbită sub protecțorul Franței.

Pe teatrele principale de război s'au desfășurat următoarele operațiuni aeriene:

În zona Murmansk din sectorul extrem septentrional al frontului răsăritean a-viația germană a atacat de repetate ori orașul Murmansk și instalațiile sale portuare, precum și cașca ferată de interes strategic ce străbate Laponia între Murmansk și Kandalakșa, provocând distrugeri mari.

În luptele aeriene ce s'au dat în ziua de 10 Martie în sectorul de luptă extrem septentrional (frontul oceanului înghețat de nord), aviatorii germani au doborât 22 de aparate sovietice.

Reamintim că portul Murmansk fiind deschis în tot cursul anului — el fiind liber de ghețuri din cauza curenților calzi „Gulf-stream” ce trece prin apropierea sa — el poate fi folosit de sovietici și de convoaierile anglo-americane ce transportă furnituri militare destinate U. R. S. S.

Avioanele germane de vânătoare apă-  
rând spațiul aerian, au doborât numeroase  
avioane sovietice de tipul „Stormovik”  
în luptele aeriene din sectoarele de nord,  
central și de sud; iar cele de luptă și în  
picaj germane, care au intervenit în toate  
punctele geografice ale bătăliilor spre a  
aplini trupele de uscat, au cauzat  
pierderi simțitoare formațiilor blindate  
inamice distrugându-le, sau imobilizând nu-  
meroase tancuri grele și mijlocii.

În luptele ce s-au dat în regiunile Orel  
și la vest de Kurak, între 1-8 Martie,  
batalioane inamice au fost împrăștiate de  
tirul armelor de pe bordul avioanelor  
germane, care au atacat în valuri. Da-  
nașmenia coloanelor în mări și forțele  
de întărire sovietice din spațiul frontu-  
lului au suferit pierderi grele din cauza  
acțiunii avioanelor de luptă germane.

În sectorul meridional al frontului  
oriental escadrelor germane de luptă și de  
bombardament au deslășurat o mare  
activitate în regiunea Harkovului, în cursul  
bătăliei ce s'a dat în partea de est-nord  
și nord-est de orașul Harkov. Ele au  
atacat și zdrobit coloanele inamice ce se  
retragau în direcția Bielgorod. În ziua  
de 10 Martie, 25 de tancuri și peste 500  
de vehicule sovietice au fost distruse,  
sau grav avariate de bombele avioanelor  
germane; iar cele în picaj au zdrobit  
bateriile artileriei inamice de pe cele  
două șosele principale din apropiere de  
Harkov, așa că după reducerea lor la  
tăcere trupele sovietice din acea parte  
au fost silit să bată în retragere.

În ziua de 14 Martie aviația sovietică  
a mai doborât 64 de aparate, dintre care  
50 au fost doborâte în lupte aeriene;  
cinci de artileria antiaeriană și celelalte  
pe sol, prin atacurile date împotriva  
aerodromurilor.

În ziua de 14 Martie sovietele au pier-  
dut pe frontul oriental 64 de aparate;  
iar în ziua următoare 20 de aparate tip  
„Stormovik” au fost doborâte în sectorul  
Staraja Rusa.

Atacurile aviației britanice, cu carac-  
terul unei ofensive teroriste, prin care  
se urmăresc distrugerii de case, de monu-  
mente istorice și artistice, de biserică,  
școli, spitale și alte aşezăminte culturale  
sau de asistență socială, în orașele des-  
chise ale Germaniei, au continuat. Între  
1-10 Martie grupuri de avioane de bom-  
bardament britanice au atacat orașele

deschise din Renania, din partea de nord-  
vest și centrală a Germaniei, între care  
și Berlinul și Nuenbergul, unde au pro-  
vocat distrugerii mari fără să fi atins  
niciun obiectiv militar. Se dovedește  
astfel că prin aceste raiduri aeriene avia-  
ția britanică urmărește numai efecte tero-  
riste asupra populațiilor civile și distruc-  
turi de locuințe și monumente publice.

Între 1-11 Martie aviația de vânătoare  
germană a doborât 124 de avioane brita-  
nice dintre care 81 de bombardiere grele  
cu câte patru motoare; 21 de bombar-  
diere cu câte două motoare și 22 de vâ-  
nătoare. Personalul navigator al celor 124  
de avioane britanice doborâte pe solul  
Germaniei cu prilejul atacurilor teroriste  
aeriene inamice, a fost de 652. Atacurile  
aeriene cu caracter „terorist” au conti-  
nuat și împotriva orașelor franceze din  
Bretagne și Normandia. Așa au fost  
inundate cu bombe explozive și incen-  
diate orașele Amiens, Rennes, Rouen,  
precum și alte localități din împrejurimile  
lor — majoritatea aște — în care nu  
sunt obiective cu caracter militar. Orașele  
franceze de pe coasta Atlanticului și  
canalului Mănecii au fost evacuate de  
populația lor.

În cursul nopții din 14-15 Martie un  
grup de 20 de avioane britanice au făcut  
un raid desupra regiunii baltice din Ger-  
mania, atacând mai multe localități. El a  
trecut, atât la dus cât și la întors, pe  
deasupra teritoriului suedez între Sued-  
eland și Simrishamn, fapt care a deter-  
minat intrarea în acțiune a artileriei an-  
tiaeriene suedeze în diferite locuri.

În aceeași noapte alt grup de avioane  
britanice au sburat pe deasupra terito-  
riului Elveției occidentale și orientale și  
a trecut Alpi, în Italia de nord, unde a  
atacat mai multe localități. Riposta avia-  
ției germane, sub titlul de represalii, pen-  
tru bombardarea orașelor deschise din  
teritoriul Reichului, a fost promptă și  
severă.

Aviația germană a executat o serie de  
atacuri, unele cu caracter de represalii  
desupra Londrei, altele cu caracter  
pur militar, împotriva zonelor portuare  
și a regiunilor industriale din Anglia.

Două atacuri puternice au fost execu-  
tate între 9-13 Martie împotriva zonei  
portuare și industriale New-Castle; iar  
în nopțile următoare avioane rapide și  
grele de luptă germane au atacat insti-

lațiile porturilor Sunderland, Hastings  
și Grimsby dela gura fluviului Humber;  
precum și alte obiective din regiunile in-  
dustriale.

Alte atacuri au fost date de avioanele  
britanice împotriva diverselor obiective  
situate pe coasta Atlanticului, a canalu-  
lui Mănecii și a mării Nordului, în cursul  
căruia unitățile marine de război ger-  
mane au doborât mai multe din ele, unele  
înainte ca să fi atins obiectivele urmărite.

În zona Mării Mediterane occidentale  
în apropiere de coastele Algeriei un grup  
de avioane torpilare italiene (N. 105)  
de sub comanda căpitanului Mancini Ur-  
bano a atacat cu succes un convoi anglo-  
american, protejat de unități de război  
care naviga între porturile Bougie și Al-  
ger. Din acel convoi un vas de transport  
de 15.000 tone a fost lovit în plin piscu-  
fundat; iar un alt vas de transport de  
mare tonaj și un contratorgilor au suferit  
avarii grave.

De la intrarea Italiei în război până la  
10 Martie a. c., aviația italiană a scufun-  
dat în Marea Mediterană și în oceanul  
Atlantic vase inamice cu un tonaj total  
de 1.000.000 tone. Notăm că până la acea  
dată tonajul total scufundat de subma-  
rinele și avioanele puterilor Axei, în toate  
oceanele și mările a fost de 29 milioane  
tone.

Pe frontul african din Tunisia activi-  
tatea aviației germano-italiene și anglo-  
americane a fost mai mare decât a tru-  
pelor de uscat.

Lupte aeriene numeroase s-au angajat  
în toate zonele acestui teatru de război  
— la nord, în regiunea muntoasă, la cen-  
tru și la sud, în regiunea lacurilor și a  
deșertului, ca și în zona litorală.

Spațiul aerian al capului de pod Tuni-  
sian este dominat de aviația germană și  
italiană.

În ziua de 10 Martie, în cursul unei  
lupte aeriene, vânătorii germani au do-  
borât 12 aparate inamice.

Pe frontul din Extremul Orient for-  
mații aeriene japoneze, care operează în  
China de sud și centrală au executat în  
ziua de 12 Martie incursiuni masive în  
partea de nord-vest a provinciei Kuang-  
Si, desupra orașelor Kniling, Yungfu,  
și Lianglung, care sunt și centre de con-  
centrare și aprovizionare a unor mari  
unități chineze aliate la ordinele guver-  
nului din Ciungking.



Instalarea bombarierelor.

(S. M. P.)

# Sublima jertfă

În campania din toamna anului 1942 împotriva armatelor bulgare, forțele aeriene române au dat o contribuție care a fost de nenumărate ori remarcată în comunicatele Marelui Cartier al Făcșerului și de către marii comandanți aliați. Au fost zile frumoase în care avântul minunat al sburătorilor s'a desvoltat în lupte pe tot frontul Donului și la Stalingrad. În aceste zile, tinerețea unor echipagii se întrecuța cu calmul și experiența celor Încercați, alcătuind o splendidă probă a elanului și vitejiei românești. Mulți au căsut și amintirea căpitanilor Holban, Nicolau, Manoliu, Dumitru Mihalache, Teodoru, se păstrează vie, nepieritoare în sufletul celor ce i-au cunoscut și alături de care au luptat până în ultima clipă. Minunate zile de optimism și sbor victorios pe toate punctele cardinale ale cerului imense împărății bulgare.

A venit însă Noembrie, cu cețuri grele, — vreme pe care dușmanul o pândea cu sa poată să se prăvale cu toată greutatea tăvălugului său peste linile române, asupra cărora își concentrase primul efort al începutului ofensivei sale.

În aceste zile mohorâte, mărșel suflet, eroismul și neastămpărul sburătorilor români, cari se simțeau chemați în ajutor de camarazii terestri, s'a arătat în întregu-

se valoare. Istoricul unităților de luptă, cu vânători și bombardieri, atacând prin ceață dela mică înălțime, cu navigări și diguirii peste linii sub focul terestru, poate înfățișa pagini de negrăit asupra faptelor săvârșite în aceste zile. Cine a avut norocul să fie atunci printre sburători, a cuprins portrete de eroi pe care nu-și va uita niciodată! Optimismul, nesocotirea riscurilor, bucuria misiunii reușite, umărăciunea unui sbor nelădșans de mulșumitor, bucurii și tristeții cari pentru cei de acasă par neverosimile, alcătuiau viața de neastămpăr permanent a aviatorilor români, întotdeauna încrezători și dărji.

Între zecile de figuri neuitate ale aviației de bombardament, echipajul format dex Slt. Maxim Sixtus și Adj. Hedeșiu conține prototipul. Sixtus era modelul ordinii și al exuberanței tinereții. În „dormitorul” alcătuît cu alți camarazi, la fel de tineri, el era elementul dinamic, cu observații curente pline de humor și cu vizibilă nostalgie părintească. Mustata lui subțire îl pronunța arcuirea sprâncenelor, podoaabă a unor ochi de uimitoare mobilitate expresivă. Era iubit de camarazi, prețuit de superiori. Fără ostentație, îl găseai însă totdeauna în rândul primelor echipaje.

Întro zi era nevoie să se arunce alimente unor trupe în situație grea în cotul Donului. Ceea întorcea sufletele sburătorilor care așteptau lângă avioane buletinul meteorologic pentru plecarea în misiune de luptă. Însă plafonul nu se ridică la mai mult de 50 metri și trupele noastre luptau cu forțe înfinit superioare în oumăr, fără să poată nădăjdui ajutorul aviației. Un ordin a venit să se descarcă bombe și pe o pa-



Slt. av. Sixtus Maxim  
(S.M.P.)





trulă de bombardiere să se încarce alimente și cu orice chip să se ajungă la grupul de forțe române depe Don. Echipajul Maxim — Hedeșiu nu lipsea nici el dintre acestea. Avioanele nu decolat, au ieșit sus, unde sculpea soarele, dar sub ele se întindea compact oceanul de ceață. Subit. Maxim anunță celelalte avioane să-l aștepte sus. Înțeles cu încercatul și voiosul său pilot adjutantul Hedeșiu, se afindă în plafonul de ceață, coboară până la 20 metri. Este însă imposibil să zăibă o rază cât de mică de vizibilitate. Se învârtesc încoace, încolo căutând un lumină. Avionul are viteză și ajunge într'un loc unde sunt primii cu focuri de mitralieră. Strădanis lor este zădarnică, astfel că sunt siliți să se întoarcă.

Au urmat zile de bombardament, câte cinci și șase ieșiri pe zi în luptele de pe Tchir, când armele terestre erau supuse celei mai grele defensive. Aviația română și aliată intervin făcând și imposibilul. Pe timp cu oarecare vizibilitate ea face prăpăd în rândurile bolșevicilor. Sixtus n'a lipsit dela nici una din aceste misiuni. În ziua de 27 Noiembrie avioanele grupului său bombardau pentru a treia oară. Tot sectorul era împânzit de aviație, care lovea cu necruțare dușmanul ce-și căuta scăpare în viroagele râului. Patrula sa era ultima.

Deodată se ivesc trei vânători dușman. Bombardierele noastre strâng formația pentru apărare și lupta începe. Mitralierela de bord lucrează fără încetare. Un rus se prăvale în flăcări, doborât de tirul depe avioanele noastre. Cei doi rămași se năpustesc atunci asupra avionului lui Sixtus care este lovit în motoare și în foc.

Lupta s'a terminat. Este probabil

că încă un atacator a căzut. Formația avioanelor noastre se întoarce de astă dată descompletată. Și nimănui nu-i vine a crede că acolo, în teritoriul dușman, a rămas tinerasca statură a sublocotenentului Maxim, cel atât de camarad și cu atâtea îndemn la misiune și luminoasă figură a Adj. Hedeșiu.

Ei constituie de acum o părtică a imensei jertfe pe care Patria română o face pentru apărarea sa și a civilizației, apărare de care ei erau atât de mândri și conștienți.

Onoare lor!

(S. M. P.)



Aviațion român în acțiune, depe de elevul C. Nicolae, cl. IV A lit. Mihail Viteazul București.



Prins în vizor... desen de Ovidiu Faneșcu — Bafta, student Academia Comercială, București

Încărcarea unui tun cu trager  
rapid.

(S.M.P.—P.K.)

# ARTILERIA ANTI-AERIANĂ

Încălezi de încălzire obuzilor,  
(S.M.P.—P.K.)

Urmărind efectele exploziilor în  
tuturor.

(S.M.P.—P.K.)

Culib anti-aerian pe tărâmul Mării  
Negre în Rusia.

(S.M.P.—P.K.)

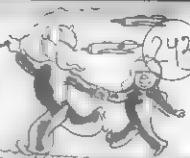
Introducerea obuzilor în țevă.

(S.M.P.—P.K.)

Baterie anti-aeriană română făcând foc pe coastele  
Mării de Azov.

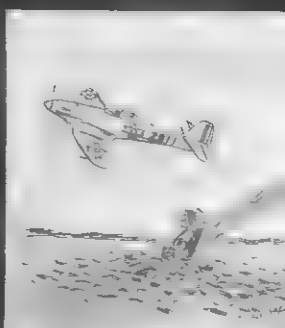
(S.M.P.—P.K.)

# Pentagon Thwarted





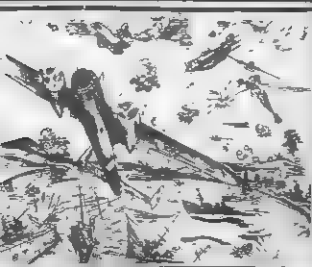
Ușurea la zbor de zi, de Ovidiu  
Ionescu-Buftea, student ac. canoier.



Victorie în Ion Istrățeanu, de Matei  
Stefan, cl. VI-a lice. Mitropolitul Silve-  
stru, Gărdani.



În est băștea moartea de Mureșu  
Vasile, elevul. 7 clase primare, Coasta

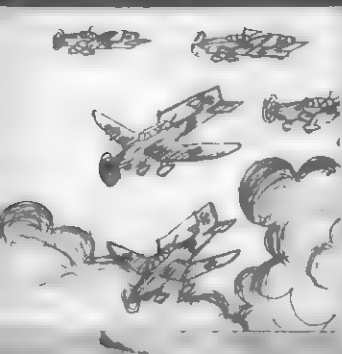


Alina la Savanțeni de Anghel



Emilina aeri-nuvel, de Tîndu





Grupa pilotaj. de bombardier G.1.  
peste câmpul de aviație, Sibiu.



245

Moartea șeful de grupă, de  
Statul Vălcău, cl. IV-a, Școala  
gărilor Ilieș, Corăuș.



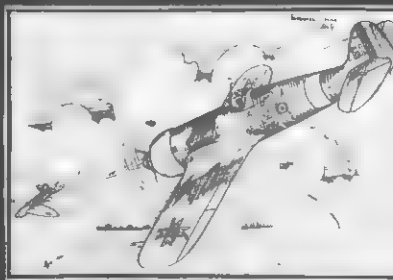
Sau, șeful bombardierilor, de frumusețe  
cl. IV-a, Școala Vălcău,  
școala, București.



Adrian



Bombardier în plan, de la Școala



Mășina împănă și de Teodorescu

# TÂMBUL NOSTRUL



Facimășii, de M. Braco

Căminul Medicilor

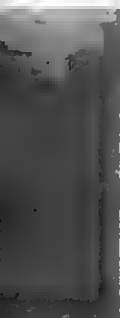


Căminul Garaj



Căminul vîrîi de M. Braco





Yordan din Jupa, Opatov

Aeron românesc bine cunoscut



REI NUME de cea mai autentică  
urban Gheorghe Suflete d  
Doina Nicolae, fapele de arme a  
recitate așa cum se cuvine de multa  
fiind distins cu numeroase decora  
Virtutea Militara și Crucea de Fier  
I camarazii lui de înaltă hotărâre  
asă, arată ager la chip, cu trasatur  
e și privire de oțel)  
scolit cerul dușman ca să-l cureți  
toșenia înucibată îndelungată vreme  
e optzeci de misiuni  
și noaptea, în îndrăznețe sboruri  
mie sau furtună pe arși de vatu

sau geruri usturătoare, a străbătut cerul de foc al  
buzelor trase de antiaeriana dușmana culegând și  
aducând informațiuni prețioase escadrilei sale de  
observație

Adjutantul aviator Doina Nicolae, fiu al plaurilor  
asarabene, împreună cu sublt. Spulberatu Gh. de prin  
sinaturile Olteniei și mitraliorul ardelen Serg. Haluban  
Gheorghe formează un triumvirat nedespărțit, pe un  
avion de recunoaștere din escazila accia iniția ca o  
energică prezență românească în inima strepei întinse și  
copleșitoare din pnatul Douului împreună au pornit  
în seci de misiuni de recunoaștere și bombardament și  
tot împreună au atacat și distrus la sol numeroase  
baterii dușmane. Totdeauna, formând un tot de svăcnire  
românească, pe care nimeni n'a putut să-i despartă



# REI FRATI DE ARIPI

Alernă. în vreme ce mecanicii deslășușesc motoarele,  
pilotii așteaptă spre carligă  
(foto Titi Constantinescu)





Ios încă nu e mereu aceeași în  
deceput și că nu ne apărăm și  
atacam cât putem

Între dimineață de Decembrie  
ordinul comandantului de escadrila  
vine scut echipajul Doina, Spul  
beratu, Huluban, pornește în misiune  
de recunoaștere în sectorul Berzo-  
towsky

Cerul este pe alocuri acoperit de  
norii și vântul se împotrivesc cu  
turie. Fără protecție de vânătoare  
avionul ia înălțime și pornește spre  
obiectiv. Ajuns deasupra inilor  
și se așază Oblinskaja, curajoșii

noștri zburători sunt în  
tâmpinați de artileria  
antiaeriană sovietică, cu tot  
aiatul unor uriașe și prea  
multe explozii. Schijele  
se răspândesc în jerbe  
împrejurul avionului.  
Pasărea românească trece  
totuși peste sat, cei trei  
zburători sunt înscănați  
pur și simplu de obiectiv.  
Încă două, trei minute de  
zbor și sunt deasupra  
locului ordonat

Jos, camuflați, tunurile  
sovietice varsă foc necon-  
tinent în rândurile unei  
unități de infanteriști ro-  
mâni. Aceste tunuri însă  
vor amuți în curând sub  
ploaia proiectilelor româ-  
nești. După câteva minute  
de observare, avionul ro-  
mânesc este incurajat de  
fulgerile unor cartușe tra-  
soare trimise de gase  
avioane sovietice de vână-  
toare. Observatorul contro-  
lează cerul și vede a  
aparut vânătorii dușman.



Formația de avioane române de vânătoare gata de  
a porzi spre inamic

(S. M. P.)

iar mitraliera varsă gloanțe tot  
mai puternic din gurile de foc pe  
care le mănucște. Primul avion care  
s-a încumetat să atace, a fost primul  
în țevile mitralierelor românești și  
s-a rasturnat în flăcări, iar al doilea  
silit să facă drum forțat înapoi.

În acest dans al morții, mai rămă-  
neau încă patru, iar mitraliera duș-  
mani varsă gloanțe tot mai puternic.  
Un proiectil gărâie fuselajul și o  
rafață de mitralieră despânzește  
puțin aripa de sus a avionului. Ca  
și altă dată, pasărea românească  
își ascultă comandantul. Deși apa-  
ratele de bord au avut oarecum de  
suferit, pilotul Doina Nicolae ține  
totuși aparatul pe linia de plutire  
se ridică la plafonul norilor și  
virează brusc spre stânga. Avionul  
sforăie cu toți căii-putere dezlăn-  
țuși. Manevra a reușit pe deplin  
căci avila românească a căzut în  
spatele a doi vânători ruși, care  
preferă să fugă. Încleștat pe mi-  
tralieră, sergentul Huluban trage

rafele lungi și aprige, loviturile  
se vede treaba, merg în plin, intru-  
cât și ultimii doi vânători ruși  
renunță la luptă.

Încă un viraj de maestru, în  
această mare de foc a artileriei  
antiaeriene, pasărea românească  
condusă cu atata abilitate de tanarul  
pilot basarabean în drumul spre  
cuiub unde duce atâtea știri pre-  
țioase escadrilei de bombardamen-

Trei nume, trei tineri înflăcărați  
care știu să struncească hăturile vâ-  
dubului chiar și în cerul de soare.

Trei bravi struși de căpitan  
aviator Anca Romeo el însuși  
exemplu demn de urmat pilon-  
temerar totdeauna în runte-toi-  
mației, acolo unde primejdia se  
arată a fi mai mare îndemnând cu  
fapta și cu cuvântul.

Cap T. R. CONȘI NICULESCU  
Vă cea

Reporter de război S. M. I.

# „TREI SUFLETE DE FOC

Avionul de recunoaștere, înar, în  
Eula, este gata pentru orice  
misiune. (S. M. P.)

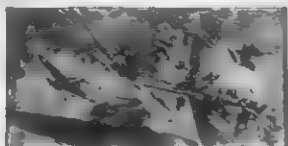


7. Sefian. Pilotul bombardierilor „Sofya”.



8. Gheorghe. Pilotul Aviatelor de noapte.

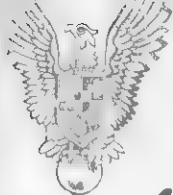
# Războiul și arta



9. Autor anonim. Scena de luptă aeriană.



10. Scripcaru. Bombardier bulgarilor înzestrat.



# ERON



## unei flote de vânătoare



Adm. steg. av. **PĂSCU OM**  
admit în serviciu în anul de  
2. VI. 1941, la București.



Capt. av. **ROȘESCU IOAN**  
admit în serviciu în anul de  
12. IX. 1941, la București.



Capt. av. **VASILIE GHEORGHE**  
admit în serviciu în anul de  
12. IX. 1941, la București.



Lt. C-der av. **POPESCU AL**  
admit în serviciu în anul de  
21. VII. 1941, la București.



Lt. av. **IONESCU IOAN**  
admit în serviciu în anul de  
9. Septembrie 1942.



Lt. av. **IONESCU IOAN**  
admit în serviciu în anul de  
12. VI. 1941, la București.



Adm. steg. av. **GHEORGHE A**  
admit în serviciu în anul de  
2. VI. 1941, la București.



Lt. av. **BUCURARU G**  
admit în serviciu în anul de  
30. VIII. 1941, la București.



Adm. steg. av. **SALIN OM**  
admit în serviciu în anul de  
2. IX. 1941, la București.



Adm. steg. av. **VĂTAMANU I**  
admit în serviciu în anul de  
2. IX. 1941, la București.

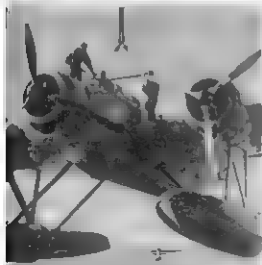


Lt. av. **SMURU CONSTANTIN**  
admit în serviciu în anul de  
2. IX. 1941, la București.



Lt. av. **SIMONETA OM**  
admit în serviciu în anul de  
21. Noiembrie 1942.

# ALIAȚII NOȘTRI



1 Deasupra Mediteranei  
spre obiectiv.  
(Luce)

2 Interși din misiune,  
membrii echipei  
să povestesc impresiile  
localizându-se în  
un foc bun.  
(S.M.P. Petre Stere)

3 Hidroavion Italian  
lăsat pe coasta Afri-  
cei de Nord.  
(Luce)

4 Avion Heinkel de bom-  
bardament la misiune  
deasupra Rusiei la  
până lăsată  
(P.K.-O.K.W.)





5 Vădețer Holten în Est.  
(Luce)

6 Unul din bravi ai ei  
avieții germane de  
război.  
(Luzow)

7 Un grup de sbrăteri  
război și germani pe  
frontul de răz.  
(S.M.P. Petre Stăncu)

8 Ma. 110, cel mai mare  
de bombardament ger-  
man, în decolare.  
(P.R. O.K.W.)





# ERON

**L**ocotenentul Apostolescu, comandantul unei baterii antiaeriene, apără timp de 10 zile un aerodrom distrugând peste 60 de tancuri bolșevice

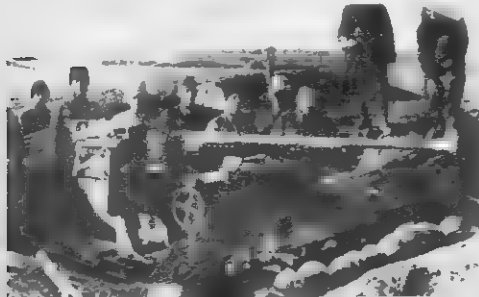
Un grup românesc de vânătoare și un grup de Stukas-uri au luat parte în mod hotărâtor în luptele de la Stalingrad. Aerodromul Karpovka unde operau aceste unități aviatice, era aproape de Stalingrad. Tancurile rusești erau la câțiva chilometri. Echipajele mai plecau încă în misiuni. Numai în ziua când aerodromul era aproape în bătaia tan-

curilor, piloții au plecat. Aerodromul părăsit trebuia însă apărat. Era rândul tunurilor antiaeriene. La bateria antiaeriană a locot Apostolescu, ese fum prin coșuri. În jurul tunurilor mișună soldați. În câteva minute tunurile sunt remorcate de mașini și pleacă în grabă spre sud-est. Tankurile rusești au depășit Marinovca; pe cerul sumbru de toamnă, se ridică flăcările caselor incendiate încă din ajun. Locot Apostolescu nu și-a pierdut nimic din calmul obișnuit, din contră acum este în elementul său. Suntem incertuți. O senzație tare, in-

dită ne încapează. Singurul drum de ăgire e înțepa. Bateria are 17 mii proiectile. Oamenii sunt isteți și cre dincioși, bateria are 4 sergenți de corați cu Crucea de Fier. E ora 3 după masă. În stopă se face noaptea. Locot Apostolescu pleacă cu secția I-a. Tunurile sunt amplasate în grabă. Rușii se opresc la Sud de linia ferată Rostov-Stalingrad. Forțele lor sunt vârfurile unei săgeți și se compun din mașini blindate, care de luptă și infanterie purtată. Multe superaiori apărării Româno-Germană, nu atacă încă. Au un moment de ezitare. Aceasta li va costa. Pe creasta din sudul liniei ferate se văd apărând și dispărând siluetele soldaților ruși. Se aude vag șgomot de motoare.

Spre ziuă, brandurile grele rusești intră în acțiune. Ai impresia că niște crocane grele isbesc un munte de fontă. Un sunet scurt fără ecou care cade persistent pe nervi, ca o halucinație, în acest decor de povești fantastică, alcătuit din stăp și ceața deasă elastica.

În zorii zilei de 24 Noembrie, bateria este de veghe, soldații n'au dormit toată noaptea. Între baterie și pozițiile rusești este o vale adâncă. Deodată prin ceață, se aud scraș-



...nd genilele tancurilor grele rusești. Dar nu se vede nimic. Ele urcă versantul de Nord al vâlcele. Iată boturile lor, imense, se ridică aproape vertical, escaladând parca un zid. Malurile șanțului sunt înalte. Siluetele lor în negură par a fi niște fiare uriașe, antideluviene. Trăgătorii sunt cu mâna pe trăgaci. Când au ajuns la 300 m, focul bateriei se deslănșește ca un trănănet neîntrerupt. Monștrii de oțel când sunt loviți, se agudă, se mai târăsc puțin pe genile și încremenesc. Ocupanții unui tank sar cu o agilitate de pisică și caută să se salveze. Mitralierele germane fi seceră. Cele 9 guri de foc ale bateriei par a avea fiecare o floare de foc mișcătoare la țevă. Tankurile ce se apropie sunt lovite sau n genile, sau perforate și incendiate. În acest timp de pe creastă, ca un simptom al disperării, încep strănuiele urlete ale Katiușei. Pare muzica unui dans al morții în această zi opacă luminată doar de focul exploziilor și al tankurilor incendiate. Branburile trag cu prea multă siguranță în apropiere se găsește o moară de vânt suspectă. Ar putea servi de minune unui observator roșu. Subit. Mazilu dela Bateria grea trage 3 lovituri și moara de vânt dispare în zăpăci și fum ca o fantomă. Comandantul Bateriei grele Locot. Șerbu e rănit grav. Trebuie evacuat imediat. Comandant al ambelor baterii, rămâne Lt. Apostolescu. Subit. Horia Popescu trece la o pisică și distruge două Katiușe. Germanii capturează alte două pisici și le încredințează spre Ruși. Pierderile rușilor sunt mari. 30 de tankuri au înghețat inerte pe creasta șanțului învaluite în fum și flăcări. Rușii se pregătesc să atace cu infanterie, perdea de aviație a apărării româno-germane, compusă din personal de aviație, luptând ca infanteriști în linia întâi.

În fața satului Marinovka, se văd infanteriști roși în număr de circa două batalioane. Un ofițer sau comandant politic, călare pe un cal alb, galopează în fața lor gestualizând dând ordine.

Urând ca niște posedați „urii, urii”, beți morții, infanteriști ruși, pleacă la atac. Vin rânduri compacte, nu se feresc, nu se culcă, țin armele automate în mână și trag din mers ca la manevră. Locot. Apostolescu le pregătește o surpriză. Ordinul e trimis repede la secți. Tunurile automate vor trage cu proiectile antiaeriene, contra infanteriei ce înaintază, în secerare. Eficacitatea acestei măsuri nu întârzie a se vedea. Fiecare lovitură atinge goluri înspăimântătoare. Totuși masa cenușie a atacanților înaintază. Mitralierele grele germane trag din flanc. Rușii răniți grov, se retrag, fug.

Atacul a fost respins. Satul Marinovka e evacuat. Rușii se retrag spre Vest și așteaptă întăriri. Cinci zile și cinci nopți, bateria locot. Apostolescu a ținut înaintarea rușilor în loc, distrugând între 30-40 de tancuri autoblindate înfruntând cu succes infanteria numeroasă aruncată în valuri la atac. După ce rușii sunt respinși, comanda bateriei se instalează în satul Marinovka. Neținând seama de pierderi, bateria rămâne pe poziție. Un soldat german dintr-o formațiune S. S. care era la un post de observație, mi-a mărturisit cu admirație, pentru soldații bateriei antiaeriene, referindu-se la precizia tragerii, precum și punctul de comandă. Efectivul bateriei a suferit mari pierderi. La 27 Noiembrie sublt. Stoicescu rănit la o mână, rămâne pe poziție. Sublt. Horia Popescu rănit la cap. La bateria vecină comandantul a fost evacuat cu avionul, iar sublt. Mazilu — Richelieu —



cum îi spuneam noi, a fost rănit grav la cap. Odată cu el și tunul care-i era așa de drag a fost distrus.

Umbrele celor ce s'au bătut, au murit și au biruit acolo, mai flutură albe prin ceturile stepei. Ele măsoară cu un surâs permanent câmpul de bătăie, semănat de tankuri și uniforme cenușii de culoarea disperării. Spațiul unde inimile lor au bătut în ceasuri supreme, pentru patrie și onoare, a devenit parca mai românesc. La primăvara când viața se va deștepta în năprasnica stepă din inimile lor vor răsar florii, cari pe acolo n'au mai surâs niciodată.

Sângele vărsat acolo pe spații imense, ca vitejia lor, se va ridica sub astre străine, ca un fum de jertfă.

Serg. T. R. ION BĂLAN  
reporter de presă S. M. P.  
pentru Aeronautică



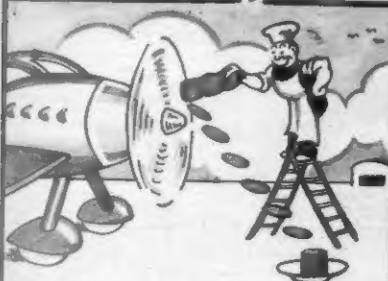




# Humor Aerian de Cătreaga



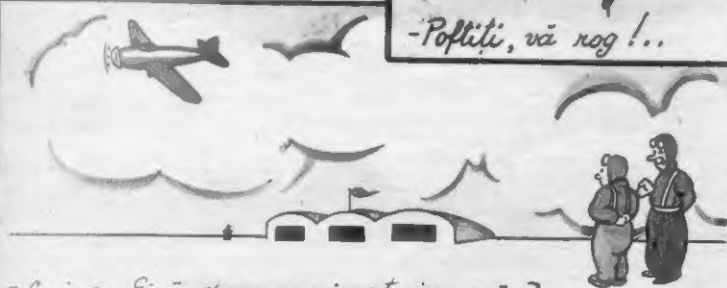
*Aviatorul, bun gospodiar, își usucă rufele ...*



*Bucătarul popotei taie salamul ...*



*-Poftiti, vă rog!..*



*-Ce-i cu Sică de nu mai aterizează?  
-Și-a văzut soacra pe aerodrom!.....*

# Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN. CARAC verificat  
și de GION animat



## DISCIPLINA

Termen militar ce are rezonanță în  
omnirea,  
Și însoamnă: execuție, fără murmur,  
zovăire.  
Disciplina dă vigoare, strânge rândul,  
dă elan, —  
Ea e spadă ce lovește fără milă în  
dușman.  
Disciplina e averea unui neam ce

crode'n cruce,  
Iar răsplata ei e gloria ce spre nemurire duce.  
Unde nu e disciplină, năruirea și durerea  
Vin să puie stăpânire și să deenguncheres.

Pe-aerodroame disciplina, bine înțeles în sbor,  
Pentru-acel ce o respectă, e un at. aviator.  
Dacă însă îți via loane, vezi te rog cuvântul „goangă”  
Vei vedea că disciplina nu îți dă dreptul la șagă.

## DOLE FĂRNIENTE

Dolce farniente-i țelul tuturor ce se așteaptă  
De ale plăcerii valuri, pentru-o fericită  
viață.  
Unii înțeleg plăcerea stând la băi,  
în cafenelo,  
Alții la moșii, în aer, fără griji, fără  
belele,  
Pentru-un sburător deviza traiului  
adevărat,

Este sborul, masa bună, și bine-înțeles un pat.  
De la are pe acestea, adevăruri încerte,  
Sburătorii totdeauna duc-un „Dolce farniente”

## DOMNIȘOARA

Dacă mă opresc o clipă să explic cum  
se cuvine,  
Substantivul Domnișoară, e că astăzi,  
nu ori cine  
Știe ce e Domnișoară ei pierzându-se'n  
banal,  
Termen fără importanță, termen însă  
ce normal,  
Ar fi trebuit să fie ca o rază de lumină,

În a omenirii viață, în a viselor grădini,  
Domnișoara pentru-aceia ce-o uită, mă rog ce este,  
Romântescă că Domnișoară este-o zână din poveste,  
Este firul dela care e porcit cândva iubirea,  
Este leul pentru care omul cere nemurirea,  
Așteți însă Domnișoara, neavând castul parfum,  
Ce odinioară seara îți umplia nerea pe drum  
Ci fiind ca frunza toamnă, legănată dor de vânt  
Termenul de „Domnișoară” e ajuns praf pe pământ!  
Și-asta nu o spun cu ură, așa-vrăt al „Făuror”

Sinonimul de exemplu, de „DUDUCA” spune clar  
Că-i o ducere visată, un „DU-DU” imperativ,  
Ce mai are'n coadă „CA-ul” ce'nfărește instinctiv,  
Tot ce ducera e cere și-ar veni de cred eu bine,  
Du-mă-Du-mă... că de nu ar'se fie vai de tine.

Sburătorii foarte-adeșea, arătându-și clase, viață,  
Iși botează avionul, „Domnișoara, ori „știți”  
Dar despre aceste nume, vom vorbi mai explicit  
Când vom ataca „porecia” vrednică de urmărit,



## DOR

Cine oare nu-l cunoaște, dorul este o  
văpaie,  
Ce o poartă omu'n suflet, e-un jărat  
prins în pae.  
Dorul este năriparea gândului și năzuința  
Dorul este însăși viața, e neliniștea  
finței.  
Filozofii spun că dorul este scopul  
pentru care

Omul s'a născut, trăiește, soarbe viața și-apoi moare.  
Eu de-mi este-terată vorba, zic, că doru'n omenire,  
Este ceea ce care mergem toți spre fericire,  
Și aflăm cu toată forța, că omul este fericit,  
Când după-un amar de vreme, nu mai're de dorit.

## DRAGOSTEA

Cuvântul-acesta, ne'nțeles de foarte  
mulți  
Și pe care pretutindeni chiar când nu  
vrei îl ascuți,  
Este'n fond un mai nimica, o problemă  
de capii,  
Ce încumbă o durere, sânosos chiar de-a  
să fi,  
Gânditorii din vechime (toți e spur



cu-aceiaș ton)  
Ciclar fi un joc cu viața, născocit de „CUPIDON”  
Adevărul însă-i altul, dragostea nu-i altceva,  
Ducă'te chinul ce și-l face, de exemplu cineva  
Când își ia medicamente și susține că e grav  
Deși în realitate, e normal și nu-i bolnav.  
Cu-alte vorbe-și leagă capul fără să aibă o durere,  
Și în loc ca să muncească, amăgit, într-una cere,  
(Tot ce-am spus însă nu-i lege, și-adevărul cine-l vrea  
Urmasind vocabularul, din „iubire” poartă-l toți.

Dragostea însă prezintă pentru cel ce-o studiază  
În contactul cu natura, mii de fețe, au o față.  
Dintre toate însă-aceia ce îți dă din pân' fior,  
Este dragostea de aripi, este dragostea de sbor,  
Cel ce vrea ca s'o trăiească, și pe toți să-i înfioare,  
Spre adâncul cler din ceruri, să se-avânte și să zboare.

(Va urma)

# CURIOZITĂȚI

■ **Fabricarea porțelanului** a început în Egipt acum 4000 de ani și nu a mai bătut.

■ **Un litru de apă** din ocean poate cuprinde între 100.000 și 10.000.000 bacterii în stare să consume între 0,001 și 1 cm. cub de oxigen de apă.

■ **Pausanias**, generalul spartan este ascuțit de către Miklas, regele Phrygiei inventator al ancorei cu 2 brate.

■ **Lacul Turgoi** din Caimabin (Rusia) își schimbă culoarea în roșu, albastru, verde în diferite zile, din cauza așor pietre care se găsesc pe fund.

■ **Marea Baffin**, care este un mare golf în Nordul Americii între Groenlanda și arhipelagul polar, a fost descoperită în anul 1616 de William Baffin, navigator englez.

■ **Prima femeie medic** din România este ardeleanca Elena Pușcariu născută Densușianu.

■ **Colonizarea japoneză în Manchoo**. La sfârșitul lunii August are loc la Hailung o nouă conferință agrară, la care vor lua parte delegați specialiști japonezi și manciureni. La această conferință se vor trata deosebit măsurile principale pentru viitoarea politică agrară a ambelor țări. În centrul a acestor chestiuni va sta problema intensificării colonizării japoneze în Manchoo. Pentru pregătirea celui de al doilea plan de colonizare, guvernul Manchooului a pus la dispoziție 7 milioane yuan. Alte 5 milioane yuan au fost pusă la dispoziție pentru ameliorarea culturărilor orezului (ESS).

■ **Ametist de peste 1 kgr.** Un locuitor din regiunea Bormiel, pe un munte stâncos de lângă Gross-Loosnitz în Anzopere de Prinslau, a găsit căutând ciuperci un ametist născut de culoarea violet-maron, având o greutate de peste 1 kgr. Deoarece în această regiune au fost

descoperite de mai multe ori pietre semiprețioase, s'a hotărât a se începe aici o exploatare sistematică (ESS).

■ **Aeronava electrică**. În anul 1883 Tissandier a făcut la Paris experiențe cu o aeronavă pusă în funcțiune cu ajutorul electricității. Pentru acționarea aeronavei el folosea un motor cu o greutate de 55 kgr., în timp ce o serie de elemente kalihromate livrau curentul necesar funcționării. Inventatorul spera că aeronava va putea merge cu o încălzire de baterie timp de trei ore. (ESS).

■ **Dinamita**. Invențiile mării se bazează adeseori pe idei mai vechi. Ezenjot este omul care găsește ulei, nu legătură dintr'un lanț. În ce privește dinamita acest om a fost Alfred Nobel. Nobel s'a bazat la invenția lui pe o invenție a unui muncitor suedez Schell, din Clausthal (Hartz). Acesta a folosit în minele din (subul superior al Harzului) uleiul explosibil, nitroglicerina, descoperită în 1847 de chimistul Sombroero. Dacă însă în timpul încălzirii gurilor de explozare curgea uleiul de plastr, se puteau produce

accidente neprevăzute. Schell a înfruntat deosebit furiuri din carbon, umplute cu pietre imbutai cu nitroglicerina. Acest procedeu s'a dovedit bun. Când Alfred Nobel a auzit de aceasta, a vizitat minele din Oberharz și s'a convins personal de utilitatea și lipsa de pericol a acestui invent. Reîntrind în Suedia, a folosit atunci ulei de pietre pulverizate, prin această a fost creată dinamita, care din acel moment a răscuțit lumea. (ESS).

■ **Pașia slavilor**. Slavia (slavii) dr. Max Vasmer din Berlin a stabilit unde a fost-oce mai veche patrie a slavilor, pe baza cercetărilor lingvistice. Din cauza numelor vechi slave ale fluviilor din Galiția de Est, Wolynia, Mohilew, Kiew, Cernigow, Kursk, Orel, la parie și în naturile Minsk și Smolensk. Polonia și Podolia, se poate afirma că cea mai veche patrie a slavilor se află în aceste regiuni. Dala Nipru central și superior și dela Pripiet aceste popoare slave străvechi s'au putut întinde spre Nord, Vest și Est. Probabil că dominația Gotilor asupra Ermanerich a avut o influență bună în privința înăbrării miliare asupra slavilor. (ESS).

## INFORMAȚIUNI ADMINISTRATIVE

Pentru particulari și bibliotecă școlare, elevi, studenți, personalul din aeronautica militară și civilă; ofițerii, subofițerii și trupa din toate armeele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 360 începând dela 1 Noiembrie 1942.

● Prețul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15

● Domnii abonați care doresc să-și achite abonamentul, o pot face, trimițând suma pe adresa administrației revistei, în str. Sărhindar Nr. 9. Et. I, București.

● Domnii abonați care nu primesc revista, deși au plătit abonamentul, sunt rugați să anunțe administrația revistei, printr-o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonați trebuie semnalate administrației revistei, pentru ca domnii abonați să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise contra ramburs, la cererea celor interesați.

● Toți domnii abonați la revista „Magazin Aeronautic” vor primi în continuare revista „Aripi Românești” până la expirarea termenelor făcute, în prețul acelor abonamente.

# ĂRIPI ROMÂNESTI



**LEI 15**

**CAMARADERIA DE ĂRIPI ROMANO-GERMANĂ**  
(S. M. P.)